

# „Quasi religiös“

Woher kommt der **Auto-Mythos**? Philosoph Thomas Vašek erklärt das Verhältnis der Deutschen zum Pkw

VON TIMM LEWERENZ

Tempolimit, Klimakleber und Benzinpreise: Kaum ein Thema erhitzt die Gemüter so sehr wie Auto und Verkehr. „Quasi religiös“ nennt der Philosoph Thomas Vašek das Verhältnis der Deutschen zum Pkw. Im Interview erklärt der gebürtige Wiener, was vom Menschen übrig bleibt, wenn er mit 250 km/h über die Autobahn fährt.

**Herr Vašek, sie schreiben davon, das Auto sei der „Fetisch“ der Deutschen. Bei dem Wort denken viele vermutlich eher ans Schlafzimmer.**

Da könnte man bestimmt Bezüge herstellen. (lacht) Ich meine aber etwas anderes: Es geht mir um den religiösen Fetischismus, also den Glauben daran, dass einem bestimmten Objekt – denken Sie etwa an eine Voodoo-Puppe – übernatürliche Kräfte innewohnen. Auf ähnliche Weise scheint mir das Auto für die Deutschen quasi religiös aufgeladen zu sein.

**In der Soziologie gibt es den Begriff der „fossilen Männlichkeit“. Ist diese Verbindung von Autorität und Verbrennermotor vor allem eine Männersache?**

In der Tat scheint das eng mit dem zu tun zu haben, was man „toxische Männlichkeit“ nennt, dieser Hang zu Dominanz und autoritärem Auftreten. Allerdings scheint es sich um eine Mentalität vor allem des deutschen Mannes zu handeln. Doch schauen Sie, im deutschen Auto bündelt sich noch mehr: Nicht nur die toxische Männlichkeit, sondern auch



Die Deutschen und ihr Auto: Woher kommt diese ganz spezielle Liebe? Darüber spricht der österreichische Philosoph Thomas Vašek im Interview.

SYMBOLFOTO: RANDY TARAMPI / UNSPLASH

eine stolze Industrie, die uns den Klimawandel eingebracht hat. Gerade dieser – durchaus nachvollziehbare – Stolz auf die eigenen Ingenieurleistungen machen es dieser Branche so schwer, sich zu wandeln.

**Ihr Buch „Land der Lenker: Die Deutschen und ihr Auto“ thematisiert die Fahrerperspektive, die Sie hierzulande für typisch halten. Es ist 2019 erschienen. Seitdem hat sich die Anzahl der zugelassenen E-Autos um ein Vielfaches gesteigert. Was macht das mit dem deutschen Auto-Mythos?** Es ist eine Ironie, dass die Deutschen mit dem „Flocken Elektrowagen“ 1888 eines der ersten E-Autos überhaupt an den

Markt gebracht hatten, es wurde nur eben nicht weiter verfolgt. Die aktuelle Entwicklung ist eine gigantische narzisstische Kränkung für den deutschen Autofahrer, vor allem natürlich für die Branche. Was das mit dem deutschen Automythos macht? Zumindest wird umso deutlicher, dass er genau das ist: ein Mythos und nicht die Realität. Und oft entwickelt ein entlarvter Mythos den Beigeschmack eines Märchens.

**Kehren wir noch einmal in den Fahrersitz zurück. Woher kommt dieses Freiheitsgefühl, wenn wir doch all die Armaturen, Hebel und Knöpfe im Blick halten müssen? Ganz zu schweigen von den Verkehrs-**

**schildern.**

Der Freiheitsgedanke war von Anfang an da. Zu Beginn stand der todesmutige Autofahrer, der sich in die keineswegs sicheren Fahrzeuge setzte, um damit über die keineswegs sicheren Straßen zu poltern. Dieses Gefühl hat sich ein kleines bisschen gehalten. Vor allem aber weisen Sie zu Recht auf eine Paradoxie hin: Einerseits ist das Auto ein Vehikel der Selbstentfaltung, andererseits können wir keine Kurve mehr vollständig kontrolliert fahren, weil das Elektronische Stabilitätsprogramm, ESP, sofort eingreift. Am aufschlussreichsten ist aber die Debatte der Deutschen über die Einführung des Sicherheitsgurtes in den 1970er-Jahren.

**Was kann man aus dieser 50 Jahre alten Debatte lernen?**

Ich würde sagen, man kann hier wie unter einem Brennglas das Verhältnis der Deutschen zum Auto verstehen. Wenn man sich die Berichterstattung aus dieser Zeit anschaut, den Slogan „Freie Fahrt für freie Bürger!“, dann erinnert das wieder an die Rhetorik der Corona-Leugner, die vor einer Impfdiktatur warnten. Interessant ist aber, dass auf der deutschen Autobahn Freiheitswahn und Freiheitsbegrenzung Hand in Hand gehen.

**Wie meinen Sie das?**

Die Deutschen wollen rasen, reagieren allergisch auf ein Tempolimit, während die meisten Autos technisch bereits auf 250 km/h begrenzt sind. Zeitgleich werden die Wagen mit allen möglichen Assistenten ausgestattet, um zu verhindern, dass man sich und andere auf der Straße umbringt. Die 250 km/h habe ich für mein Buch übrigens selbst einmal ausprobiert.

**Wie ging es Ihnen dabei?**

Wenn ich auf der linken Spur mit 250 Sachen und Lichtthupe – wie das letzte Arschloch – jemanden verdränge, der 100 km/h weniger fährt, dann spüre ich ein Machtgefälle zwischen mir und dem anderen. Er weicht wie ein Tier in einer Geste der Unterwerfung. Im Endeffekt war ich ziemlich erschrocken über mein eigenes Empfinden. Diesen Rausch der Macht. Dass man es in Deutschland erlaubt, dass sich Menschen so verhalten, finde ich schon bemerkenswert – und ein wenig unheimlich.

- Werbung in **hallo wochenende** wird von den Lesern als besonders nützlich und informativ bewertet
- Mit uns erreichen Sie verschiedene Zielgruppen
- Mit hoher Lokalkompetenz und starkem Nutzwert sind wir ein Sprachrohr für die Menschen in der Region
- Kontrollierte und zuverlässige Verteilung, Prüfung durch die Weigel GmbH, ein unabhängiges Institut für Qualitätsmanagement

**hallo wochenende**

**Was beim Einkaufen zählt**  
 Anzeigenblattleser sind bereits empfänglich für Sonderangebote (73,1% LpA).  
 Trotzdem legen sie viel Wert auf Markenqualität und Umweltaspekte.  
 Quelle: Bundesverband Deutscher Anzeigenblätter